POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 6 | WARSZAWA, LIPIEC 1934 | ROK 1



W UZNANIU DONIOSŁOŚCI I WAGI „ŚWIĘTA MORZA" PROTEKTORAT NAD NIEM OBJĘLI NAJWYŻSI DOSTOJNICY POLSKI: PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ — IGNACY MOŚCICKI; PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI — JÓZEF PIŁSUDSKI; PRYMAS POLSKI — KS. KARDYNAŁ AUGUST HLOND.

OBYWATELE!

W DNIU 29 CZERWCA CAŁA RZECZPOSPOLITA OBCHODZI UROCZYŚCIE TRADYCYJNE „ŚWIĘTO MORZA".

RADOSNY OBCHÓD ODWIECZNEGO ZWIĄZKU NARODU I PAŃSTWA Z MORZEM NIECH NAM PRZYPOMNI WIELKĄ PRAWDĘ, ŻE WŁASNY BRZEG MORSKI — ŹRENICĘ WOLNOŚCI I ŹRÓDŁO DOBROBYTU RZECZYPOSPOLITEJ — STRZEC MUSI SILNA FLOTA WOJENNA.

SIŁA RZECZYPOSPOLITEJ, GWARANTUJĄCA BEZPIECZEŃSTWO PRACY POLSKIEJ NA WYBRZEŻU I NA MORZU — OTO NAJBLIŻSZE ZADANIE, JAKIE STOI PRZED POLSKĄ—PAŃSTWEM MORSKIEM.

DZIEŃ „ŚWIĘTA MORZA" UCZCIJMY CZYNEM — SKŁADANIEM PRZEZ WSZYTKICH OFIARNEGO GROSZA NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ — BĘDĄCY FUNDUSZEM DOBRA PUBLICZNEGO, CAŁKOWICIE PRZEZNACZONYM NA ROZBUDOWĘ POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ.

POD SZTANDAREM OFIARNEJ SŁUŻBY DLA MORZA I NA MORZU STANĄĆ MUSI PRZEDEWSZYSTKIEM MŁODE POKOLENIE, SPOSOBIĄC SIĘ DO WIELKICH ZADAŃ, KTÓRYM JUŻ DZIŚ I W PRZYSZŁOŚCI SPROSTAĆ MUSZĄ OBYWATELE PAŃSTWA MORSKIEGO.

KAŻDY KTO PRAGNIE SPÓŁDZIAŁAĆ W UTRWALANIU SIŁY POLSKIEJ NA MORZU — NIECH WSTĄPI DO SZEREGÓW LIGI MORKIEJ I KOLONJALNEJ, JEDYNEJ W POLSCE ORGANIZACJI SPOŁECZNEJ, STRZEGĄCEJ NASZYCH INTERESÓW MORSKICH I DĄŻĄCEJ DO WYRÓWNANIA WIEKOWYCH ZANIEDBAŃ NA BAŁTYKU.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA
Główny Kom. Wykon. „Święta Morza".

NA SWIĘTO MORZA

W roku ubiegłym, w dniu Święta Morza, Naród Polski dał wyraz swej niezłomnej woli utrzymania na wieki, posiadanego wybrzeża Bałtyku.

Przeszło czterdzieści tysięcy rezolucyj, uchwalonych we wszystkich miastach i wsiach, jak Polska długa i szeroka, oraz wszystkich środowiskach polskich zagranicą przez stowarzyszenia i wiece — wypowiedziało jednomyślną decyzję, stwierdzającą konieczność morskiego władztwa Rzeczypospolitej.

W ten sposób obywatele naszego Państwa zobowiązali się solennie wobec teraźniejszości i przyszłości, wobec świata całego do rozbudowy swego dziedzictwa na wybrzeżu bałtyckiem.

Decyzja jednak i zobowiązania tylko wówczas posiadają właściwą wartość i stać się mogą podstawą lepszego jutra, jeżeli za niemi idzie czyn, realizujący konsekwentnie program o zasadniczem znaczeniu dla idei związania Polski z morzem w celu wkroczenia naszej Ojczyzny na szeroki gościniec mocarstwowy.

Bezsprzecznie pierwszym punktem tego programu jest stworzenie i wykazanie na morzu siły polskiej, gwarantującej bezpieczeństwo i opiekę dla ekspansji gospodarczej.

Pamiętać musimy, że brak tej siły w przeszłości pociągnął za sobą katastrofalne skutki dla całokształtu naszej polityki morskiej i w bardzo znacznej mierze wpłynął na utratę niezależności państwowej.

Jest więc rzeczą konieczną, żeby pokolenie, które pod wodzą Józefa Piłsudskiego zdobyło Niepodległość, zwycięskie w wojnie i budujące w czasie pokoju w wielkim trudzie fundamenty nowego gmachu Wielkiej Rzeczypospolitej, żeby to pokolenie, ofiarne i czułe na wszystkie potrzeby Państwa, wykazało pozytywnie i materjalnie swą wolę posiadania siły na morzu.

Podpisaliśmy w przeszłym roku tysiącznemi rezolucjami zobowiązania moralne; w tym roku, idąc konsekwentnie do wielkiego celu, musimy je zrealizować, a więc spłacić nasz dług, dobrowolnie podpisany.

Zrobić to możemy jedynie przez wydatne poparcie FOM, który, zbierany przez LMK, w całości bez potrącania jakichkolwiek kosztów, przeznaczony będzie na budowę jednostek bojowych morskich, zwących się dumnie O. R. P., a będących dumą i chwałą wszystkich obywateli naszej Ojczyzny.

Jako prezes LMK, organizacji, która uzyskała zaufanie rządu i społeczeństwa i ma powierzoną wyłączną zbiórkę na FOM, wzywam wszystkich, którzy marzą, myślą i działają dla mocarstwowej przyszłości Polski, do udzielenia swej pracy i materjalnej pomocy w celu stworzenia na Bałtyku niezwalczonej siły polskiej, zdolnej do obrony naszego stanu posiadania i rozbudowy naszej pracy na morzu.

gen. dyw. **GUSTAW ORLICZ-DRESZER.**
Prezes Zarządu Głównego L. M. K.

Przed zlotem młodzieży

Gdynia — to nietylko wspaniały sukces pracy Polski współczesnej, to nietylko żywy dokument naszej siły, ale już dziś powszechne zawołanie i hasło idącego pokolenia Odrodzonej Rzeczypospolitej.

Nasz brzeg morski jest już obecnie olbrzymim ośrodkiem, do którego rok rocznie zmierzają dziesiątki tysięcy ludzi z całej Polski.

Znamienny jest fakt, że młodzież nasza najżywiej uczestniczy w tej wędrówce i najliczniej odwiedza nasze wybrzeże, w każdej porze roku i przy każdej sposobności.

Nie posiadając należytego zrozumienia idei morskiej, popełniliśmy w przeszłości wiele zaniedbań na odcinku morskim, a odsunięci w zdradziecki i haniebny sposób od Bałtyku w 1772 r., skazani zostaliśmy na bezczynność w sprawach morskich.

Odrodzone Państwo silną stopą stanęło na tem niewielkiem, ale własnem wybrzeżu, naprawiając błędy oraz zaniedbania przeszłości, znajdując powszechne poparcie swych wysiłków ze strony całego społeczeństwa. Zaś młode pokolenie — zrodzone już w wolnej i niepodległej Polsce, mając najżywiej w pamięci dziejowe zmagania polskiego narodu z najeźdźcą i to morze przelanej krwi, aby i Pomorze znalazło się w liczbie zjednoczonych dzielnic Państwa— wysoko postawiło przykazania morskie, które pobudziły je do intensywnego poznawania tego wszystkiego, co tylko wiąże się z morzem i z pracą na morzu.

Entuzjazm, objawiany przez młodzież dla spraw morskich, zawiera w sobie ten cenny walor, że wynika ze świadomości potrzeby posiadania własnego brzegu morskiego i obowiązku jego obrony, dla której niema takich ofiar, którychby nie potrafiła ponieść, aby nikt już nie ośmielił się nigdy targnąć na odwieczne władanie Polski nad Bałtykiem. Że takie myśli i uczucia przenikają idące pokolenie odrodzonej Polski, ujawni to ono w dniu 1 lipca w Gdyni, na Zlocie młodzieży.

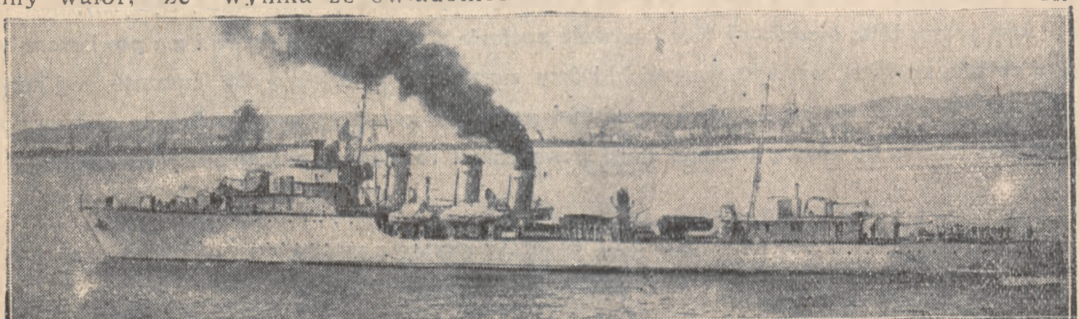
Zarówno, ci którzy mieli już szczęście odwiedzić polskie morze, jak i ci, którzy nie poznali jeszcze uroku morza, przygotowują się z zapałem, aby wobec Pana Prezydenta złożyć ślubowanie służenia idei polskiego morza dla dobra i chwały Rzeczypospolitej.

Płyną więc zgłoszenia do Głównego Komitetu Wykonawczego „Święta Morza" ze wszystkich stron. Już dziś można przesądzić, że rozmiary Zlotu nie pozwolą uwzględnić wszystkich zgłoszeń, albowiem w żadnym razie liczba 50 tys. uczestników nie może być przekroczona, zarówno ze względu na możliwości Gdyni, jak i kolei, mającej tę wielką masę młodzieży ściągnąć ze wszystkich stron Polski, a następnie rozwieźć.

Główny Komitet Wykonawczy „Święta Morza" czyni wszelkie wysiłki, aby ten pierwszy Zlot nad morzem wypadł jak najokazalej pod każdym względem, zwłaszcza aby mogła wziąć w nim udział młodzież ze wszystkich terenów Rzeczypospolitej.

Niechże ci, którzy nie będą mogli wziąć udziału w Zlocie, myślą i sercem złączą się z 50 tysiącami młodzieży, ślubującej w dniu 1 lipca wierną służbę dla polskiego morza.

H. S.



Kontrtorpedowiec „Wicher"

Polska Marynarka Wojenna

Nowoczesna marynarka polska narodziła się jednocześnie z odzyskaniem niepodległości przez Państwo Polskie. Już w listopadzie 1918 r. dekret Naczelnika Państwa nakazuje stworzenie Marynarki Wojennej i poleca jej organizację pułkownikowi Bogumiłowi Nowotnemu, następnie zaś kontr-admirałowi Kazimierzowi Porębskiemu. Przy Ministerstwie Spraw Wojskowych powstaje Sekcja Marynarki Wojennej, która się przekształca później w Departament Spraw Morskich, a następnie w Kierownictwo Marynarki Wojennej. Ta ostatnia instytucja jest do dnia dzisiejszego naczelną władzą marynarki wojennej.

Marynarka polska tworzy się przedewszystkiem na rzekach; powstają flotylle: pińska i wiślana, które w roku 1919-tym i 20-tym walczą zwycięsko z bolszewikami. Z chwilą zaś objęcia wybrzeża morskiego powstają zaczątki naszej floty morskiej. Pierwszym okrętem wojennym morskim był „Pomorzanin", jako statek hydrograficzny, t. j. taki, który dokonuje pomiarów morza, ustawia drogowskazy morskie i t. d. Następnie kupuje Polska w Finlandji w r. 1921-ym 2 kanonierki „Komendant Piłsudski" i „Generał Haller", oraz 4 traulery niemieckie „Mewa", „Rybitwa", „Czajka", „Jaskółka". W roku następnym otrzymuje Polska 6 torpedowców niemieckich V-105, V-108, A-59, A-64, A-68, A-80, których kolejne nazwy polskie są: „Mazur", „Kaszub", „Ślązak", „Krakowiak", „Kujawiak", „Podhalanin". Są to małe torpedowce o wyporności około 350 — 400 ton i służą obecnie, jako okręty szkolne; pozostało ich obecnie tylko 5, gdyż „Kaszub" zginął w Gdańsku w r. 1924-ym, na skutek wybuchu kotłów.

Tymczasem w Kierownictwie Marynarki Wojennej opracowany został mały program rozbudowy floty, zawierający budowę 2-ch kontr-torpedowców i trzech łodzi podwodnych.

I-go listopada 1926-go roku odbyło się uroczyste założenie na stoczni (rozpoczęcie budowy), pierwszego polskiego kontr - torpedowca „Wicher" we Francji, w Blainville, a 19-go lutego 1927-go r. rozpoczęta została budowa drugiego kontr-torpedowca „Burza". Obydwa weszły do składu floty polskiej w 30-ym i 31-ym roku. Prawie że jednocześnie podjęta została budowa trzech łodzi podwodnych „Wilk", „Żbik" i „Ryś", które już od dwóch lat pływają pod banderą polską na Bałtyku.

Oprócz tych jednostek bojowych zakupiła Polska we Francji transportowiec „Warta", który został później sprzedany marynarce handlowej, na jego zaś miejsce kupiono transportowiec „Wilja", służący jako okręt szkolny. Kupiono również we Francji w r. 1927-ym stary krążownik, który otrzymał nazwę „Bałtyk" i oddaje naszej marynarce cenne usługi, jako koszary pływające i pomieszczenie dla szkoły specjalistów morskich. Żaglowiec szkolny „Iskra", nabyty w r. 1927-ym odbył już kilka dłuższych podróży, odwiedzając szereg portów w Europie i Ameryce. W ostatnich latach kupiono, częściowo za pieniądze zebrane przez szkoły polskie, duży transportowiec „Sławomir Czerwiński", który razem ze starym żaglowcem „Lwów", przydzielono do służby przy łodziach podwodnych. W roku 1932-im zostały kupione dwa wielkie holowniki morskie „Smok" o 650 ton i „Lech" o 255 tonach wyporności.

Brak środków pieniężnych hamuje dalszy rozwój naszej floty. Mamy obecnie w budowie tylko 4 małe traulery, które powinny zastąpić stare, już nie nadające się dla służby na morzu. Traulery te będą pierwszymi jednostkami morskiemi, zbudowanemi na stoczniach krajowych. Traulery są to małe okręty, zbudowane specjalnie dla usuwania (trałowania) min.

Budżet naszego państwa musi zaspokoić dużo wielorakich potrzeb. Państwu musi dopomóc społeczeństwo. Dlatego też Liga Morska i Kolonjalna prowadzi zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej, przeznaczony całkowicie na rozbudowę naszej marynarki wojennej. Dzień „Święta Morza" — dzień radosnego obchodu na cześć morza i polskiej pracy na morzu, niech będzie dniem powszechnej ofiarności na F. O. M.

R. C.

Krążowniki

Chociaż krążowniki należą do tak zwanych lekkich sił nadwodnych marynarki wojennej, są jednak okrętami wielkiemi, znacznie większemi od kontr-torpedowców, a posiadającemi prawie że taką samą szybkość, natomiast bez porównania silniejszą artylerję; niektóre — są ponadto opancerzone, t. j. posiadają wzdłuż swych boków grube płyty ze specjalnie mocnej stali, które je chronią od uderzeń granatów nieprzyjacielskich.

Krążowniki są oczami floty i grają rolę kawalerji w marynarce. Ich głównym zadaniem jest wykrycie okrętów nieprzyjaciela, określenie ich ilości i typów, stwierdzenie, dokąd one płyną, jakie mają zamiary, słowem, — krążowniki powinny dać o nieprzyjacielu jak najbardziej dokładne wiadomości i jak najwcześniej zawiadomić o zbliżaniu się okrętów nieprzyjacielskich, aby dowództwo mogło zawczasu poczynić niezbędne przygotowania przed bitwą. Wszystkie te wiadomości krążowniki przekazują zapomocą sygnałów flagowych, a jeżeli odległość jest tak wielka, że sygnały te nie są widoczne, to zapomocą telegrafu bez drutu. Gdy 27-go maja 1905 r. eskadra rosyjska admirała Rożestwieńskiego zbliżała się do fatalnej dla niej cieśniny Cuszymskiej, została zawczasu wykryta przez krążowniki japońskie. Krążowniki te w ciągu kilku godzin towarzyszyły zdaleka eskadrze rosyjskiej, podając d-cy floty, admirałowi Togo, tak dokładne wiadomości telegrafem bez drutu, że Togo, znajdując się jeszcze o wiele mil od eskadry rosyjskiej, wiedział o niej wszystko, co mu było potrzebne dla przygotowania się do decydującej bitwy, która jak wiadomo skończyła się strasznym pogromem Rosjan.

Jeżeli własne, główne siły znajdują się na morzu, to krążowniki, płynąc w pewnej odległości przed niemi, oraz z boków i z tyłu, chronią je od ataków łodzi podwodnych torpedowców i samolotów; w wypadku zaś gdyby krążowniki nieprzyjacielskie usiłowały zbliżyć się do głównych sił floty, aby wybadać ich skład i zamiary, to własne krążowniki starają się do tego nie dopuścić, atakując krążowniki nieprzyjaciela, aby zmusić je do oddalenia się. Wówczas wywiązuje się pomiędzy krążownikami obu stron walka.

Krążowniki są również używane dla niszczenia handlu morskiego nieprzyjaciela; atakując okręty handlowe krążowniki mogą czynić wśród nich wielkie spustoszenia. Aby obronić handel podczas wojny, statki handlowe są wysyłane w większych grupach, zwanych „konwojami“, którym towarzyszą okręty wojenne.

Czasem jednak krążowniki nieprzyjaciela nie wahają się napadać również i na konwoje. Dość przypomnieć te straszne spustoszenia, które czyniły krążowniki niemieckie podczas wielkiej wojny, aby zrozumieć, jak niebezpiecznym może być krążownik, jeżeli tylko dostanie się na szlaki handlowe. Krążowniki wykonują ponadto szereg innych czynności bojowych (jak napady na wybrzeża, stawianie min, wykonanie zleceń specjalnych i t. d.). Spada na nie codzienna ciężka praca bojowa, połączona ze stałem niebezpieczeństwem od artylerji, min i torped nieprzyjaciela. To też i straty wśród tych okrętów są zwykle znaczne podczas wojny.

Krążowniki bywają najrozmaitszych typów i rozmiarów. Są tak zwane krążowniki linjowe, które należą do największych na świecie okrętów bojowych, jak naprzykład angielski „Hood“, mający 45.000 tonn wyporności i uzbrojony w działa, wyrzucające granaty na odległość 35 kilometrów o wadze 1000 kilo. „Hood“ jest również opancerzony płytami stalowymi, grubość których wynosi 30 centymetrów. Są krążowniki o wyporności 8—10.000 ton, uzbrojone również w bardzo potężne i dalekonośne działa, a przeznaczone specjalnie do niszczenia statków handlowych, oraz mniejsze, o wyporności od 4-ch do 8.000 ton.

Marynarka polska narazie krążowników nie posiada. Natomiast na Bałtyku piękne krążowniki posiadają Niemcy. Najwięcej krążowników ma Anglja — przeszło 50, Stany Zjednoczone mają ich 28, Japonja — 38, Francja 16 i Włochy 20.

Krążowniki o wyporności 8 — 10.000 ton posiadają lekki pancerz ,grubość którego nie przekracza 15 centymetrów; mniejsze natomiast prawie że pancerza nie mają. **R.**

Rycerz Marek Jakimowski co Turków na morzu rozgromił

Dzielnie stawał imć Pan Marek pod Chocimem w 1616 r., ale gdy go kupa Turków otoczyła, dostał się do niewoli. Ślęczał w tej niewoli i medytował pan Marek, jakby to znowu wrócić do swego rodzinnego, ukochanego podolskiego Baru. Tymczasem przygotowywał się dla niego sroższy los — bo miał być sprzedany jako niewolnik, ot tak, jak całkiem zwykły baran, lub inne bydlę, on — rycerz i szlachcic polski! Zapakował go więc pewnego dnia dygnitarz turecki Kassembek, gubernator Damiety na galarę i pognali morzem ku Aleksandrji. Cztery galary zapełnili wówczas Turcy takim żywym towarem. zebranym na różnych polach bitew i wywleczonym z chat ograbionych siół i miasteczek zawojowanych krajów. Na galarę, na której znajdował się Jakimowski z towarzyszami swymi Satanowskim i Janem z Tulczyna, zapakowano 220 jeńców wojennych i niewolników oraz branki chrześcjańskie, przeważnie na Rusi pojmane.

W czasie podróży ze Stambułu do Aleksandrji nawałnica morska zmusiła statki do szukania przytułku w porcie Stretto nad morzem Jońskiem. Zarzucono więc kotwicę i część załogi tureckiej wysiadła dla zaopatrzenia się w żywność. Korzystając ze sposobności powziął Jakimowski postanowienie oswobodzenia siebie i towarzyszy niedoli, Satanowski i Jan z Tulczyna, wtajemniczeni w zamiary Marka, zawahali się. Zrezygnował więc Jakimowski z ich pomocy i zaczął działać na własną rękę. Pobiegł ku sternikowi, ale ten czując złe zamiary Polaka, dobywa broni. Jakimowski jednak ubiega go, naciera nań gwałtownie, trupem kładzie od jednego zamachu. Z wydartym sternikowi mieczem wpada do miejsca, gdzie zamknięto kilkunastu jeńców Polaków, uwalnia ich w mig, uzbraja bronią, pozbieraną po różnych kątach galary, a oswobodzeni rodacy uwalniają i uzbrajają resztę więźniów.

Widzą pozostali na lądzie Turcy, co się na statku dzieje, spieszą więc czemprędzej zpowrotem i rozpoczyna się krwawa walka między żołnierzami Kassembeka a uzbrojonymi naprędce chrześcijanami. Ale męstwo Marka Jakimowskiego wszystkim ducha dodaje. Mimo przewagi liczebnej muzułmanów, chrześcijanie pokonują ich: większa część ginie w morzu, część zdaje się na łaskę składając broń, a zwycięzcy odciąwszy kotwicę czemprędzej puszczają się na morze.

Trzy pozostałe niezbuntowane galary puszczają się w pościg za Markiem gęsto ostrzeliwując uchodzących w dwunastogodzinnym prawie pościgu, wśród coraz zajadlej szalejącej burzy. Ale Marek, wbrew polskiemu przysłowiu, że „Polak nie ryba, by po morzu pływał", wykazuje, że jest równie znakomitym wodzem statku, jak niegorszym był rycerzem na lądzie. Uwija się, pędzi jak szalony przez obce mu dotąd żywioły, odszczekuje się kulami zdobytych fuzyj i szczęśliwie przyprowadza swój statek do przystani na wyspie Zakyntos, a po uśmierzonej burzy, okrążywszy brzegi Kalabrji i Sycylji, zawija do Neapolu.

Dnia 16 lutego 1621 roku, witani okrzykami zebranych tłumów, wkroczyli bohaterscy rycerze polscy do wiecznego miasta, Rzymu. Z upoważnienia papieża Pawła V odbyli uroczystą procesję do kościoła św. Hieronima, gdzie był wówczas szpital słowiański i dla uświęcenia zwycięstwa obdarzyli wolnością wszystkich zabranych w czasie walki jeńców, nie biorąc od nikogo okupu, jak to było wówczas w zwyczaju. Przedstawiony papieżowi otrzymał od niego Marek Jakimowski w nagrodę dzielności złoty krzyż i wpisany został w poczet kawalerów tegoż krzyża, składając wzamian banderę zdobytą na okręcie tureckim. Banderę tę przeznaczył papież dla kościoła św. Stefana di Rotunda.

Nie zwlekając długo ruszyli nasi bohaterowie do kraju, a stanąwszy 8 maja w Krakowie, otoczeni tłumami udali się na Skałkę, by tam złożyć drugą chorągiew, zdobytą na statku, która była banderą dowódcy.

Marek Jakimowski za bohaterski swój czyn został przez losy nagrodzony bo oto, znalazłszy wśród branek rodaczkę, przecudnej urody Kasię, niebawem pojął ją za żonę.

S. Z.

Noc Kupały

Słowiańskie święto wód i morza

Przechowały się dotąd w kulturze każdego narodu pewne zwyczaje i wierzenia, wyraźnie świadczące o wspólnym pniu, z którego wywodzi się cała ludzkość, mimo tak ogromne w późniejszych wiekach rozbicie i zróżniczkowanie na rasy, narody, plemiona i szczepy. Do takich wierzeń i obrzędów, wspólnych wszystkim prawie ludom kuli ziemskiej, od niepamiętnych czasów należał kult słońca i kult wody.

Do wielkiej rodziny ludów, wyznających kult wody i słońca, należeli i Słowianie. Kronikarze ruscy, jak Nestor, podają, że jednym z głównych bogów był Dażbog — bóg słońca. Również i plemiona lechickie, jakoteż Słowianie południowi znali kult słońca, który u Jugo - Słowian zwał się Krysta.

Ludy słowiańskie rozlały się najszerzej w VII wieku po Chrystusie. W czasach późniejszych Niemcy coraz bardziej spychali Słowian ogniem i mieczem ku wschodowi. A że na zdobytych ziemiach postępowali z właściwą sobie „systematycznością", nie zostawiając kamienia na kamieniu, więc też dziś bardzo skąpe mamy wiadomości o religji i obyczajach ówczesnych Słowian. Kronikarz niemiecki Prokop już ma w sobie ów ton pogardliwy, jakim często w wiekach średnich pisze się i mówi o Słowianach. Według Prokopa *Sklabony i Anty* mieli Słowianie tylko jednego Boga, który pioruny ciska; nie znali przeznaczenia, *ubóstwiali rzeki, źródła, wody podziemne i fale morkie,* jako uosobienie demonów.

Mniej więcej około VI — VII wieku po Chrystusie plemiona słowiańskie zaprzestały wędrówki na zachód i rozpoczęły tryb życia rolniczo - pasterski. W epoce tej pojawiają się nowe wierzenia i nowe bóstwa, związane z innemi warunkami bytowania, bóstwa o charakterze przeważnie rolniczym. Typowym takim bogiem staje się u wszystkich prawie plemion słowiańskich Kupała, bóg obfitości płodów ziemskich, pogodnych, urodzajnych żniw, a zarazem bóg igrzysk wodnych i kąpieli. Doroczne święto tego boga łączono u Słowian od niepamiętnych czasów ze świętem na cześć słońca i wody, jako czynników, których siłę i potęgę życiową ludy rolnicze najlepiej ocenić potrafiły. Dniem tego dorocznego święta stał się u ludów słowiańskich letni okres przesilenia dnia z nocą (około 21 czerwca)okres, w którym noc jest najkrótsza z całego roku, a panowanie słońca jest jakby jednym nieprzerwanym ciągiem światła, ciepła i radosnej siły...

Gdy zapadał mrok, zbierano się za wsią na łące, zawsze nad brzegiem strumienia lub rzeki i rozpalano wielki stos, na który ciskano pęki bylicy i pachnących ziół. Stos płonął wielkim ogniem ,a dziewczęta w białych, długich szatach, wziąwszy się za ręce, kilkakrotnie przetańczyły dokoła stosu, poczem jedna z nich, dorzuciwszy nowy pęk bylicy, śpiewała pieśni na cześć Kupały. Cała ta uroczystość (bardzo zresztą urozmaicona, zależnie od poszczególnych plemion słowiańskich)trwała do późna w noc i zwała się „kupalnocką" czyli nocą Kupały.

Był w prastarych, pogańskich czasach zwyczaj, że młode dziewczęta wróżyły sobie z wianków. Wróżby z wianków odprawiano dość często, parę razy do roku, potem dopiero, już w czasach chrześcijańskich, utarł się zwyczaj, że wianki puszczano „na dunaje" tylko raz do roku, w noc świętojańską. Gdy nadchodziła kupalnocka dziewczęta wiły wianki, w środek każdego sypały garść bylicy, poczem zapaliwszy, puszczały na wodę. Czyj wianek płynął równo i daleko, tej dziewczynie los dobrze się zapowiadał i uśmiechało się życie długie, gdy zaś wianek szybko tonął, groziły powikłania i łzy. W związku ze zwyczajem wianków wieczór Kupały był jednocześnie świętem igrzysk wodnych młodzieży słowiańskiej. Gdy wianki popłynęły „na dunaje", młodzieńcy wskakiwali w czółna i upatrzywszy sobie wprzód pewien wianek starali się go schwytać i złożyć następnie u stóp dziewczyny. Zdobycie wianka dziewczęcego oznaczało zdobycie jej serca. Nieraz jednak zdarzało się, że na je-

den wianek polowało parę łodzi, powstawała więc bezkrwawa walka na wodzie, kończąca się najczęściej wywróceniem łodzi i zimną kąpielą. Biada jednak temu, kto dla wyratowania się porzuciłby czółno — ośmieszyłby się na długi czas w obliczu całej wsi. Musiał więc każdy młodzian dać dowody dużej sprawności pływackiej i siły fizycznej.

Kiedy pogańscy bogowie ustąpili przed Chrześcijaństwem, noc Kupały stała się nocą św. Jana Chrzciciela, patrona wód, który je wyświęcił i uczynił dostępnemi dla człowieka. Niewiele wiemy o Kupale z czasów pogańskich. Najwspanialej noc Kupały była obchodzona nad sinemi falami Bałtyku, na wyspie Rugji. Tam, do największej świątyni dążyły korowody z całego obszaru szczepów lechickich, a nawet ogólno - słowiańskich, szczepów z natury lądowych. Może już wtedy, wędrujące na krypach i szuchalejach gromady Lechitów dawały ujście podświadomej tęsknocie do morza, do szerokiego spojrzenia na świat oczami Światowida. Najważniejszy to był bóg i największą cześć odbierał od wszystkich plemion słowiańskich w swej wspaniałej świątyni w Arkonie. Trzysta przeszło lat stała w Arkonie gontyna Światowida, a olbrzymi czterogłowy posąg wszechwidzącego boga królował z dalekiej Rugji wszystkim plemieniom słowiańskim. Światowidowi składano ogromną cześć, corocznie święcono jego uroczystość, a kapłani wróżyli złe lub dobre urodzaje, po zbadaniu płynu, jaki został od roku ubiegłego na dnie rogu do picia. Światowid nadto udzielał wróżb co do wypraw wojennych tym razem za pośrednictwem konia świętego.

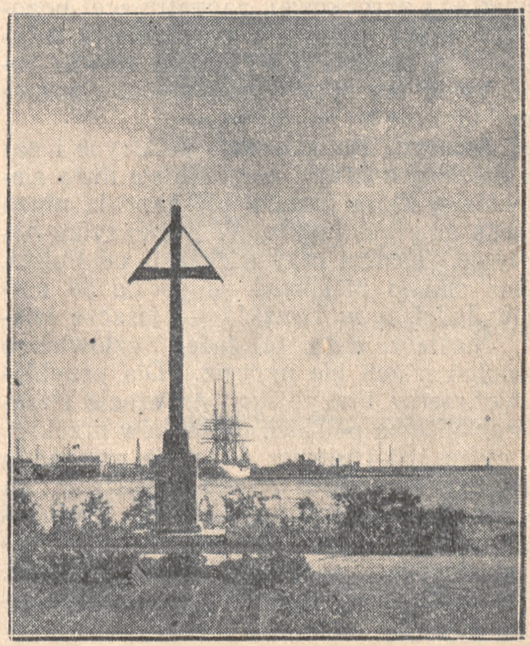
Wreszcie, po trzechsetletniem panowaniu Światowid uległ nowej potędze. Waldemar król duński, najechał Rugję w roku 1168 zburzył świątynię, a posąg Światowida kazał cisnąć w fale Bałtyku.

Fakt, że z pośród wszystkich tak rozległych ziem słowiańskich, ciągnących się od Adrjatyku po Bałtyk — Światowid obrał sobie za siedzibę maleńką wysepkę Rugję, oblaną ze wszystkich stron szaremi falami Bałtyku, ma niewątpliwie głębszy sens symboliczny.

Gdy ludy greckie raz na cztery lata zbierały się w wolnej Olimpji, zdala od morza, którego miały dość we własnych dziedzinach ,by tam radzić nad wspólnemi sprawami, — Słowianie, zająwszy się w VIII wieku po Chrystusie osiadłym, rolniczym trybem życia, zatracali powoli świadomość wspólnej więzi plemiennej ,a jeszcze szybciej tracili poczucie łączności z morzem. Nieznany prawodawca słowiański, nakazując wszystkim plemieniom słowiańskim doroczną pielgrzymkę do świątyni Światowida bezwątpienia kierował się ideą podtrzymania łączności plemiennej Słowian, a przedewszystkiem ideą więzi łączącej Słowian z morzem. Jak słuszne i celowe były te wędrówki słowiańskie nad brzegi sinego Bałtyku widać choćby stąd, że gdy po roku 1168 zabrakło tego widomego symbolu jedności słowiańskiej, wędrówki ustały i wkrótce, w połowie XII stulecia zerwała się na długie wieki łączność polityczna Polan z Pomorzanami.

Król duński, Kanut Wielki, podbił Pomorze. a pozostałe plemiona lechickie nie próbowały nawet odbić tej ziemi. Z tym historycznym momentem zaczęła się setki lat trwająca — dziś dla nas niepojęta — epoka zupełnego zaniedbania idei morza przez Polskę.

Marinus



Fragment z wybrzeża gdyńskiego

Gawędy kolonjalne

Można wyjeżdżać tylko na rolę

Na skutek coraz to nowych ulepszeń w pracy maszyn, wytworzył się we wszystkich krajach świata nadmiar rąk roboczych. W takiej Anglji np. setki tysięcy dorosłych mężczyzn nigdy nie zaznały pracy i są bezrobotnymi z zawodu. Aby nie powiększać liczby swoich bezrobotnych wszystkie kraje przymknęły mocno drzwi przed napływem cudzoziemców i emigracja ustała.

Jednakże wiele krajów, niedopuszczających do siebie robotników z miast, chętnie widzi przyjazd rolników europejskich na ziemię. Pamiętamy niedawne jeszcze czasy, kiedy Brazylja dla zdobycia osadników opłacała przejazd rodzin rolniczych przez ocean, a po przyjeździe udzielała tyle różnych ułatwień, że do tego wielkiego kraju mogły jechać i osiadać na roli rodziny, nie posiadające żadnego majątku. Dzisiaj bezpłatne przejazdy się skończyły, ale ta sama Brazylja czy Argentyna chętnie w dalszym ciągu otwiera drzwi dla rolników, przyjeżdżających na rolę.

W tych warunkach nie może być mowy o emigracji zarobkowej, zaopatrującej pozostałe w kraju rodziny w pieniądze, a jedynie można myśleć o wyjeździe całych rodzin, by w ten sposób zmniejszać ciasnotę i przeludnienie na naszej wsi.

W Ameryce Południowej, w Afryce i nawet dalekiej Australji znajduje się dużo ziemi wolnej, która jeszcze nie zaznała pługa i czeka na pracę ludzką. W jednej tylko Argentynie, siedem razy większej od Polski, można śmiało ulokować od 40 do 50 miljonów ludzi, a w Brazylji — jeszcze więcej. Niestety, ziemi tej jeden człowiek o własnych siłach nie ugryzie. Dla przykładu weźmiemy brazylijską prowincję Paranę, gdzie liczba polskich osadników przekracza cyfrę 100 tysięcy. W razie przyjazdu kilku, czy kilkunastu rodzin urządzenie ich nie napotka większych trudności. Rozlokują się po starych polskich kolonjach i sprawa skończona. Natomiast przyjazd naraz, lub w krótkich odstępach czasu, paruset rodzin może stać się katastrofą.

Rozlokować odrazu paręset rodzin jest niepodobieństwem, a rzucić ich w lasy parańskie bez przygotowania także nie można. Nasz chłop nie jest kaboklem brazylijskim i z lasem bez przygotowania nie poradzi. Co innego zaprawiony do lasu i nie mający żadnych wymagań tubylec brazylijski, zwany kaboklem. Ten osiada w lasach rządowych lub prywatnych, gdzie mu się podoba, tnie i pali las, sadzi kukurydzę, hoduje nierogaciznę, a po wyjałowieniu ziemi wynosi się dalej w las i zaczyna wszystko od początku.

Nasz osadnik, rzucony w taki las i pozostawiony samemu sobie, nie wiedziałby, jak zabrać się do pracy i zginąłby z głodu. Gdyby zaś jakimś cudem zdołał przezwyciężyć piętrzące się trudności i zagospodarować się, to wnet znalazłby się właściciel terenu i kazałby sobie zapłacić wielkie sumy za ziemię, wydartą dziewiczemu lasowi. Kabokl przywiązania do ziemi nie ma, a jego gospodarka jest tak prymitywna i uboga, że po zbiorze kukurydzy można ją zlikwidować w każdej chwili bez strat i wysiłku. Procesować kabokla nie opłaca się i żaden właściciel nie procesuje się z nim, ale z kolonisty polskiego, jeżeli sprawy własności ziemi nie załatwił, jak się należy, potrafią w Paranie dwie i trzy skóry ściągnąć.

Dla zaoszczędzenia przeto naszemu osadnikowi ryzyka i niepotrzebnych trudności i klęsk należy zawczasu wybrać odpowiednie tereny, w kraju o dobrych warunkach klimatycznych i takie na tych terenach poczynić przygotowania, któreby nowemu przybyszowi ułatwiły zwycięską walkę z dziewiczym lasem i dały mu możność stworzenia sobie spokojnego, a niezależnego bytu.

M. Pankiewicz



Plantacje ananasów na wyspach Hawajskich

też czasem razem z nim odbywała podróż na okręcie do Talina.

I teraz, pomimo, że morze było silnie wzburzone, babka nie zrezygnowała z wycieczki. W troje udali się śpiesznie na nabrzeże, wskoczyli do łodzi i podniósłszy żagiel wyszli na otwarte morze.

Silny wiatr wyprężył płótno żaglowe i łódź, kierowana wprawną ręką starego pilota, mknęła po rozhukanych falach, to ześlizgując się w doliny wodne, to znów unosząc się na łamiących grzebieniach i zalewana bryzgami białych grzyw, szybko zbliżała się do okrętu. A tam już zauważono zbliżającego się pilota, przebrasowano reje i spuściwszy trap (drabinka) za burtę przygotowano się do jego przyjęcia.

Dziadek siedział przy sterze łodzi, marynarz na dziobie, babka zaś skulona na dnie łodzi odgrywała rolę balastu. Przy podejściu do burty okrętu, babka wprawnym ruchem spuściła żagiel, marynarz zaś złapał rzuconą z pokładu linę, okręcił ją za przednią ławkę i po chwili, sądząc, że dziadek jest już na trapie, nie obejrzawszy się, krzyknął jak zwykle:

— Full brass!

Komenda ta, oznaczająca, że pilot wysiadł i że okręt może iść całą mocą, jak echo została powtórzoną na pokładzie i wykonaną nadspodziewanie szybko. Wiatr był bardzo silny i okręt raptownie otrzymał taki bieg, że dziadek już nie mógł pozostawić steru, by nie narazić łodzi na niechybne wywrócenie. Babka błyskawicznie zorjentowała się w sytuacji i sama skoczyła na sztorm-trap. Prawie jednocześnie marynarz puścił linę, ponieważ dalsze holowanie, przy takim biegu okrętu, stało się dla łodzi zbyt niebezpieczne, — dziób bowiem wynurzył się cały i woda poczęła przelewać się przez rufę.

Stało się! Okręt z babką szybko oddalił się, dziadek zaś, pozostawiony na miotanej falami łodzi, klął marynarza, używając najsilniejszych zwrotów swego bogatego międzynarodowego języka, lecz to już nic nie pomogło...

Marynarz był oszołomiony. Rozumiejąc swą winę, poruszał się bezradnie i omal nie wypadł za burtę. Dziadek kazał mu podnieść żagiel i nie przerywając potoczystych wymyślań w rozmaitych językach, powrócił do domu. Ale i tam nie uspokoił się jednak i szalał dalej, zaskoczony tym nagłym wypadkiem...

Przejście od wyspy Nargen do Talina było dość trudne i wymagało od pilota wielkiego doświadczenia, więc ogromnie niepokoił się, czy babka potrafi przeprowadzić tamtędy wielki, załadowany okręt i to w dodatku podczas burzy.

Lecz nie było innej rady. Trzeba było czekać, zdając się na wolę Opatrzności. Nadeszła noc, która dla tego starego marynarza, znającego straszne noce morskie, była może jedną z najcięższych...

W ciągu nocy, dziadek spać się wcale nie kładł, tłukł się po mieszkaniu i co chwila wychodził na nabrzeże. Od świtu już począł wypatrywać kutra, który codziennie przybywał z Talina około godziny 10, przywożąc pocztę, produkty i powracających pilotów. Wreszcie, gdy po kilkugodzinnych wytężonych obserwacjach dojrzał na widnokręgu upragniony kuter, pobiegł z lunetą do pomostu i czekał jeszcze z godzinę, która wydała mu się już najdłuższą.

Na zbliżającym się kutrze, zdaleka rozpoznał swą żonę. Gdy dojrzał, że kiwa doń ręką, w odpowiedzi pogroził pięścią, będąc przygotowanym do wyładowania całego gniewu. Jednak gdy kuter dobił i żona wesoło rzuciła się mu w objęcia, opowiadając bezładnie, lecz z triumfem, szczęśliwy przebieg zdarzenia, gniew dziadka zniknął bez śladu.

Dowiedział się więc, że babka sprawiła się nie gorzej od zawodowego pilota. Przeprowadziła okręt między rafami doskonale, otrzymała całe pilotowe wynagrodzenie, załatwiła formalności w porcie i została zapisana w dzienniku okrętowym, jak również w aktach portowych, po wieczne czasy, jako pilot, który przeprowadził w takim to dniu, taki to okręt, podczas burzy.

Otrzymawszy ten meldunek, dziadek poczuł się szczęśliwym i dumnym. Uczucie radości rozwiało jego obawy, co do pilotowych zdolności żony...

Tak pan Piotr zakończył swą opowieść i zaproponował nam wypić jeszcze grogu. Ochoczo wypiliśmy resztę gorącego napoju, wznosząc toast za pamięć dzielnej babki, poczem pożegnaliśmy jej gościnnego wnuka.

Wyszedłszy z przepełnionej obłokami dymu izby na świeże, mroźne powietrze, długo jeszcze wspominaliśmy o bohaterskim wyczynie tej sławnej morskiej babki.

Jotel.

Z wybrzeża i morza

PRACE NA WYBRZEŻU. Prace na wybrzeżu nie ustają ani na chwilę, roboty są prowadzone nietylko w Gdyni, gdzie rozrasta się zarówno port, jak i miasto, ale na całem niemal wybrzeżu należącem do Polski.

W porcie helskim rozpoczęto obecnie roboty nad budową nowego mola, które zamknie port od strony wschodniej. Wybudowanie tego mola przyczyni się do wstrzymania silnego zamulanie portu oraz umożliwi bezpieczny postój większej ilości kutrów i statków rybackich. Roboty te zostaną wykończone jesienią r. b.

W Jastarni Urząd Morski wykańcza prace przy pogłębianiu kanału wejściowego, celem przygotowania tego portu dla ruchu większych statków pasażerskich już w bieżącym sezonie letnim.

Jednocześnie na całem wybrzeżu prowadzi się energiczne prace, zmierzające do umocnienia brzegu morskiego. Umacnianie to odbywa się trzema drogami, bądź przez sypanie w miejscach najbardziej zagrożonych sztucznych wydm ochronnych, obsiewanych następnie specjalną trawą, bądź przez obsadzanie naturalnych wydm takiemi roślinami, jak turzyca, mikołaj nadmorski i t. p., bądź też przez obsadzanie miejsc już do pewnego stopnia zabezpieczonych specjalnym gatunkiem sosny nadmorskiej. Jest to praca bardzo żmudna, ale tem niemniej konieczna, w przeciwnym bowiem wypadku morze rok rocznie zabierałoby nowe szmaty wybrzeża.

OBRÓT PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU 1934. Obrót towarowy portu gdyńskiego w maju wyniósł około 623 tysiące ton, w porównaniu zatem z kwietniem wzrósł zaledwie o tysiąc ton. Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę obroty portu gdyńskiego w maju roku ubiegłego, to wzrost wyrazi się sumą ponad 140 tysięcy ton.

W obrocie zamorskim, który ma zasadnicze znaczenie w ogólnych obrotach portu gdyńskiego, wywóz był prawie 6-krotnie większy, niż przywóz. W wywozie tym pierwsze miejsce zajął oczywiście węgiel, który stanowi blisko 80 proc. ogólnego wywozu zagranicznego, skierowanego przez port gdyński, dalej idą deski i łaty, cukier, bunkier, koks, szyny kolejowe, makuchy, jaja, bekon, papier i celuloza. W przywozie zamorskim pierwsze miejsce zajął złom żelazny, dalej bawełna, fosforyty, piryty, a następnie skóry, tłuszcze, kauczuk, wełna i tytoń.

Ruch pasażerski w maju wyniósł 1415 osób, wzrósł zatem w porównaniu z kwietniem nieznacznie, bo tylko o 23 osoby.

WYKORZYSTANIE PORTU GDAŃSKIEGO PRZEZ POLSKĘ. Gdańszczanie narzekają stale, że Polska cały swój obrót zamorski skierowuje przez Gdynię, wskutek czego port w Gdańsku ponosi duże straty. Tymczasem rzeczywistość wykazuje, że mimo wielkiego rozwoju Gdyni, obroty portu gdańskiego stale wzrastają. Świadczą o tem chociażby cyfry, odnoszące się do obrotów portu gdańskiego od 1 października r. ub. do 31 marca r. b. Okres ten ma o tyle duże znaczenie, że z dniem 1 października wszedł w życie układ polsko-gdański w sprawie korzystania przez Polskę z portu gdańskiego. Otóż liczby wykazują, że w tem pierwszem półroczu od zawarcia układu cyfra przeładunku w porcie gdańskim osiągnęła prawie 70 proc. normy, przewidzianej w tym układzie na okres roczny.

POD POLSKĄ BANDERĄ. Przed kilkunastu laty nie spotykało się wcale na wodach mórz i oceanów bandery polskiej. W ostatniem dziesięcioleciu jednak coraz częściej spotyka się statki, płynące pod czerwono-białą banderą. W takim naprz. porcie belgijskim Antwerpja w r. 1931 zanotowano zaledwie 6 statków polskich w r. 1932 zawinęło już do tego portu 37 statków pod banderą polską, a w r. 1933 ilość statków polskich w porcie Antwerpja wzrosła do 63.

POŁĄCZENIA GDYNI ZE ŚWIATEM. Ilość linij okrętowych w Gdyni zwiększyła się w ciągu roku ubiegłego o dwie linje; port gdyński obsługuje obecnie 38 regularnych linij okrętowych.

Większość tych linij okrętowych łączy Gdynię z portami europejskiemi, dwie linje łączą z Ameryką Południową, dwie z Nowym Jorkiem, jedna z Dalekim Wschodem, jedna z Australją, jedna z Meksykiem, jedna z portami zachodniej i południowej Afryki, jedna z portami Lewantu.

MŁODZIEŻ A MORZE

Rozpoczęcie akcji wycieczek i obozów L.M.K.

Włączona do programu działalności L. M. K. na rok bieżący akcja wycieczek popularnych do Gdyni i obozów nadmorskich — choć wymagała zmobilizowania wielu środków i specjalnego aparatu — już okazała się niezbędnym działem, który musi sobie uzyskać właściwe miejsce i w programie lat następnych.

Tęsknota za morzem, hamowana u wielu dużemi trudnościami, z chwilą wprowadzenia większych ułatwień — uzyskanych dzięki wysoce życzliwemu stanowisku p. Ministra Komunikacji — pozwala doprowadzić do praktycznych rozwiązań, t. j. do ożywienia ruchu w kierunku naszego wybrzeża i na samem wybrzeżu.

Gdynia — będąca Mekką polskiego społeczeństwa — w roku bieżącym gościć będzie dotychczas niespotykane masy zorganizowanych wycieczkowiczów, turystów i obozowiczów, pragnących tam na dłużej pozostać.

W samej akcji wycieczkowej, podjętej przez Ligę Morską i Kolonjalną w bieżącym sezonie letnim dla swych członków, uczestniczyć będzie ponad 40 tys. osób ze wszystkich stron kraju i ze wszystkich zakątków. Usprawiedliwieniem tego licznego udziału będzie niewielki koszt wycieczek, wynoszący zaledwie 18.50 zł. od osoby, niezależnie od miejsca wyjazdu. Zatem tak samo z Warszawy, jak i z Wilna, Łucka, Stanisławowa czy Krakowa łatwo będzie zgłosić udział w tych 2-dniowych wycieczkach, dla których Zarząd Główny uzyskał specjalnie 42 pociągi.

Kalendarz dla tych pociągów już został rozesłany do wszystkich Okręgów L. M. K., które mają do swej dyspozycji przeciętnie 2 — 3 pociągi wycieczkowe w ciągu całego sezonu. O ile więc ktoś nie chce spóźnić się, już winien sprawdzić w swym Oddziale termin wyjazdu przydzielonego pociągu i zawczasu zapisać się na listę uczestników zwłaszcza, że powyższe pociągi już ruszyły: z Kielc — 3 czerwca, ze Skierniewic — 7 czerwca, z Miechowa — 12 czerwca, z Opoczna — 14 czerwca. Dalsze zaś odchodzą: 15.VI—z Warszawy, 16.VI z Cieszyna, z Tarnowa — 18.VI, z Radomia — 19.VI, ze Stanisławowa — 20.VI i t. d. Ostatnie pociągi odejdą w połowie sierpnia z Brześcia, Krystynopola i Warszawy.

Akcja obozowa budzi niemniejsze zainteresowanie, to też ilość zgłoszeń kandydatów przekracza rozmiary przygotowanych miejsc w obozach, które okazały się niezmiernie ważnym i potrzebnym elementem propagandowym przy zapewnieniu koniecznego minimum wygód za niewielką opłatą — w/g. warunków, podanych w poprzednim numerze „Polski na Morzu".

Zarząd Główny przywiązuje dużą wagę do tych pierwszych obozów L. M. K., to też z wielką troską przygotował wszystkie niezbędne środki i takie zaopatrzenie obozów, które uprzyjemni uczestnikom pobyt, a zarazem zapewni pełne bezpieczeństwo. Szczególnie troskliwie został przygotowany obóz dla młodzieży, którego kierownictwo spoczywa w ręku wybitnych wychowawców i przyjaciół młodzieży, oraz instruktorów, przydzielonych przez Państwowy Urząd W. F. i P. W. i przez Związek Harcerstwa Polskiego. To też rodzice i opiekunowie młodzieży, zapisanej na obozy, mogą być pewni, że spędzony w obozie przez młodzież czas będzie wykorzystany z pełnym pożytkiem dla uczestników, przy jednoczesnem zapewnieniu im troskliwej opieki i całkowitego bezpieczeństwa.

Ponieważ już dziś można stwierdzić, że wszystkie miejsca w obozach L. M. K. będą zajęte przez cały sezon letni, przez wszystkie obozy: w Helu i Jastarni przejdzie conajmniej 10 tys. osób.

Liczby te nie obejmują jednak wycieczek do Gdyni na „Święto Morza", ani zlotu młodzieży, o którym mowa na innem miejscu tego numeru „Polski na morzu". To też w przybliżeniu, dzięki akcji Ligi M. i K., ponad 100 tys. osób ze wszystkich stron kraju odwiedzi w roku bieżącym nasz chlubny bastjon nad Bałtykiem — Gdynię i odczuje w bezpośrednim zetknięciu potęgę morza.

Niezależnie od akcji nad morzem, Zarząd Główny L. M. K. organizuje dla młodzieży szkolnej i nauczycielstwa dwutygodniową wycieczkę do Palestyny i portów bliskiego Wschodu statkiem „Polonja".

Wycieczka ta odbędzie się w okresie od 27 czerwca do 9 lipca r. b. w/g trasy: Konstanca, Stambuł, Jaffa, Haifa, Pireus, Stambuł, Konstanza, przewidując ponadto zwiedzanie Stambułu, Aten i miast Palestyny: Jerozolimy, Betlejem, Nazaretu i in.

Zgłoszenia na tę wycieczkę zostały już zamknięte.

Po roku pracy

Kończymy rok pracy Kół Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej, a zarazem pierwszy rok, zorganizowanej działalności młodzieży szkolnej na rzecz morza polskiego.

I przedtem młodzież miłowała morze gorącem swoim sercem i myślała o niem. Tysiące chłopców i dziewcząt jeździło corocznie nad morze polskie, do Gdyni, Pucka i Gdańska, aby oglądać groźne piękno Bałtyku i radować serce, że posiadamy własne porty i okręty, co banderę polską ukazują światu i sławią imię Polski. Wiele setek młodzieży na łodziach i kajakach ruszało na rzeki i jeziora, aby zaprawiać się w trudnej, a bardzo przyjemnej sztuce żeglarstwa. Nawet tu i owdzie młodzież organizowała samorzutnie Koło Szkolne L. M. K., dowodząc, że wyczuwa i rozumie potrzebę zorganizowanej pracy na rzecz morza polskiego. Pieknym tego przykładem jest zbiórka na budowę floty wojennej, w czasie której młodzież szkolna złożyła z drobnych datków około 200 tysięcy zł., za które to pieniądze zakupiony został duży transportowiec „Sławomir Czerwiński".

Ale były to poczynania i dorywcze i nie skupiały one wszystkiej młodzieży. Było w nich dużo zapału i dobrych chęci, ale brakowało im planu i wspólnego kierownictwa, któreby ten zapał szlachetny sprowadzało na właściwą drogę.

Dopiero we wrześniu ub. roku Liga Morska i Kolonjalna przystępuje do planowej akcji na terenie szkół. Opracowano regulamin i program pracy, wskazujące dokładnie co, i jak robić, które rozesłano do wszystkich szkół w Polsce z wezwaniem do pracy.

Na apel ten zgłosiło się dotąd ponad *800 Kół Szkolnych* ze wszystkich stron Polski. Należy do nich *zgórą 150 tysięcy młodzieży szkolnej.* Jest to już pokaźna armja i świadczy ona chlubnie o młodzieży. I spodziewać się trzeba, że w przyszłym roku szkolnym armja ta wzrośnie przynajmniej do pół miljona członków, bo młodzieży szkolnej jest w Polsce — zgórą 5 miljonów.

Aby ułatwić pracę Kołom Szkolnym Zarząd Główny wydaje *broszurki dla młodzieży,* w których zawarte są różne wiadomości o morzu, flocie wojennej i handlowej, naszych portach i w. innych. Pierwsza taka broszurka p. t. *„Frontem do morza"* została rozsprzedana w 300 tysiącach egzemplarzy W najbliższym czasie ukaże się broszura p. t. „ *A. B. C. o morzu"*, zawierająca podstawowe wiadomości o naszem morzu. Ponadto każdy członek Koła Szkolnego Ligi M. K. opłacający, składkę miesięczną w wysokości 10 gr., otrzymuje pisemko p. t. **„Polska na morzu"**. Zna je młodzież, więc o tem pisać nie trzeba.

Ażeby młodzieży, należącej do Kół Szkolnych, ułatwić poznanie morza polskiego i naukę żeglarstwa Zarząd Główny L.M.K. organizuje obozy nad morzem i nad jeziorem Narocz na Wileńszczyźnie. oraz dostarcza wycieczkom szkolnym, jadącym nad morze noclegów, pożywienia i ułatwia zwiedzanie wybrzeża. Pisaliśmy o tem dokładnie w poprzednich numerach „Polski na morzu".

Zarząd Główny Ligi M. K. pragnie ułatwić członkom Kół Szkolnych wyjazd na dalekie morze oraz poznanie innych krajów. W czasie tegorocznych wakacyj odbędzie się polskim statkiem „Polonja" pierwsza wycieczka młodzieży do Palestyny. Ponieważ jest to wycieczka trudna i droga, pojedzie na nią tylko młodzież starsza. Za to w przyszłym roku zorganizowane będą wycieczki bliższe i łatwiejsze, do portów państw położonych nad morzem Bałtyckiem, w których będzie mogła wziąć udział wszystka młodzież.

Koła Szkolne L. M. K. pracują, niektóre z dużym rozmachem. Wiele z nich urządziło we własnym zakresie „Święto Morza" dla młodzieży. Koła Szkolne w Warszawie zorganizowały szereg wycieczek statkiem po Wiśle. Niektóre Koła wydają własne pisemka, poświęcone sprawom morza, jak naprzykład Koła Szkolne w Jarosławiu, które wydają miesięcznik p. t. „Frontem do morza". Powstały też Koła Szkolne w szkołach polskich zagranicą, które zapoczątkowały już korespondencję z Kołami Szkolnemi w kraju.

Praca wre. Młodzież z entuzjazmem lgnie do morza. Szeregi Kół Szkolnych rosną z dnia na dzień. Liga Morska i Kolonjalna dotarła już do młodych!

M. Socha.

Z życia Kół szkolnych

Obszerny program pracy nakreśliło sobie na rok szkolny 1933/34, jedno ze starszych Kół przy Państwowej Szkole Handlowej w Płocku, utrzymujące stały kontakt z młodzieżą w Brazylji. Pragnąc tej naszej młodzieży z za oceanu przyjść ze słowami serdecznej przyjaźni i z pomocą, Koło nietylko prowadziło z Brazylją stałą i ożywioną korespondencję, ale również podjęło gromadzenie różnych materjałów, które następnie wędrowały za Atlantyk dla polskiej młodzieży. W wyniku tej akcji Koło przy Państwowej Szkole Handlowej w Płocku wysłało do Brazylji 45 książek, 15 albumów, 3 mapy polskie, 2 portrety i 30 listów.

Jednocześnie Koło wzięło żywy i bezpośredni udział przy urządzaniu zorganizowanej w początku maja w Płocku wystawy kolonjalnej.

*

Na zakończenie roku szkolnego zorganizował knurowski Oddz. L.M.K. międzyszkolne zawody sportowe, w których oprócz dwuch szkół z Knurowa, wzięły również udział szkoły z Gierałtowic i Przyszowic.

Zawody odbyły się 10 czerwca na boisku klubu „Concordia", gdzie zainstalowane zostały megafony, przez które nadawano muzykę z płyt i informowano o przebiegu zawodów.

Rozstrzygnięty został również konkurs, ogłoszony w szkołach przez Zarząd Oddz. L. M. K. w Knurowie, na najlepszą pracę na temat: „Dlaczego i jak powinna młodzież szkolna kochać polskie morze?". Złożone przez uczniów i uczennice prace, przeszły najśmielsze oczekiwania; niektóre prace zadziwiały wprost głębią uczucia i zrozumienia idei naszego morza.

Przyznano 5 nagród, przyczem pierwszą nagrodę konkursową (jednomiesięczny pobyt nad morzem) otrzymała uczennica klasy 8-ej Jadwiga Kitlówna.

*

Wobec zbliżających się wakacyj, wypada na tem miejscu przedstawić ogólny wynik działalności i rozwój Kół Szkolnych L.M.K. w roku szkolnym 1933/34, który pod każdym względem przedstawia się imponująco, a zarazem potwierdza całkowicie wiarę w naszą młodzież, pojmującą dobrze swoje zadania wobec najważniejszych spraw, do jakich zalicza się nasz odcinek morski i jego bezpieczeństwo.

Już z liczb, podanych w jednym z poprzednich n-rów „Polski na Morzu", można było zauważyć, że młodzież w pracach L.M.K. licytuje starszych i pod banderą Ligi mobilizuje z dnia na dzień coraz to większe zastępy czynnych i ofiarnych członków. Podawane w dziale Kół Szkolnych przykłady stanowią tylko cząstkę tego, coby można było i coby należało o Kołach L.M.K. pisać, gdyby miejsca starczyło. Bowiem ilość Kół i różnorodność ich ciekawej oraz samodzielnej działalności dostarczyłyby niewyczerpany materjał.

Zwłaszcza w ostatnich czasach dał się zauważyć nadzwyczajny wzrost Kół Szkolnych i liczby młodzieży, pozostającej w szeregach LMK. Koło przy Państwowem Gimnazjum im. Kopernika w Toruniu — 500 członków; Koło przy Gimn. Męskiem w Brodnicy — 218 członków, Koło przy Państw. Gimn. w Świeciu i wiele innych zarówno z woj. łódzkiego, jak wileńskiego, krakowskiego, warszawskiego, lubelskiego i wszystkich pozostałych. To też zbliżający się okres wypoczynkowy daje młodzieży z szeregów L.M.K. ten pełny tytuł radości i dumy, jaki można uzyskać z dobrze spełnionego obowiązku.

Wiadomości organizacyjne

„ŚWIĘTO MORZA"

Obecnie we wszystkich ogniwach LMK. odbywają się przygotowania do uroczystości „Święta Morza", które ma wypaść nie mniej okazale, niż w roku ubiegłym. Wszystkie Komitety Wojewódzkie „Święta Morza" podjęły już swoją działalność propagandową i organizacyjną, posiadając do swej dyspozycji szereg najnowszych wydawnictw, przygotowanych specjalnie przez Zarząd Główny LMK., oraz materjałów dekoracyjnych.

Szczególne — jak zwykle — zadania ma Komitet Gdyński „Święta Morza". W roku bieżącym tem szczególnem zadaniem jest zlot młodzieży w Gdyni, przy organizacji którego część prac spada na Ko-

mitet Gdyński, z którym współpracuje ściśle Główny Komitet Wykonawczy. Ponadto Gdynię zaszczyci swoją obecnością podczas uroczystości „Święta Morza" Pan Prezydent Rzplitej, który w dniu 29-go czerwca zapowiedział udział w obchodzie „Święta Morza" w Warszawie, zaś w dn. 1 lipca w Gdyni— na zlocie młodzieży.

ZLOT MŁODZIEŻY W GDYNI

Warunki i koszt uczestnictwa pozwalają wziąć udział w zlocie najszerszym rzeszom młodzieży — to też żadnej ziemi nie zabraknie w Gdyni 1 lipca i w dniu tym będą reprezentowane wszystkie regiony, złączone jedną ideą. Uczestnicy Zlotu korzystają z indywidualnej zniżki kolejowej w wysokości 75% ceny biletu normalnego, który można będzie nabywać na każdej stacji kolejowej na podstawie karty uczestnictwa, ważnej od dnia 25 czerwca do 5 lipca.

Karty uczestnictwa należy zamawiać już zgóry w najbliższym Oddziale lub Okręgu L. M. K., gdyż inną drogą nikt nie będzie mógł dokonać zgłoszenia na zlot. Na inne koszty, związane z pobytem w Gdyni należy przewidzieć 4 zł. Jednakże będzie korzystniejsze i bardzo pożądane, aby każdy uczestnik Zlotu zabrał ze sobą zapasów żywności na okres podróży i 2 dni pobytu w Gdyni, gdzie Komenda Zlotu dostarczać będzie gorącą herbatę i kawę, przygotowując zarazem dostateczną ilość punktów zakupu produktów żywnościowych w/g. godziwego cennika.

DZIEŃ POLAKA Z ZAGRANICY

W ramach II Zjazdu Polaków z zagranicy LMK organizuje na całym terenie R. P w dn 5.VIII r. b. „Dzień Polaka z Zagranicy".

Obchody i uroczystości, projektowane na ten dzień, będą nosiły dwojaki charakter:

Uroczystości o charakterze informacyjnym dla spopularyzowania wśród najszerszych mas społeczeństwa polskiego problemów, związanych z Dniem Polaka z Zagranicy i ze Światowym Zw. Polaków, oraz uroczystości o charakterze manifestacyjnym, mające wyrazić uczucia całego społeczeństwa dla rodaków, przyjeżdżających z obczyzny.

BUDOWA BAZYLIKI MORSKIEJ

Tegoroczne „Święto Morza" w Gdyni,, które się rozpocznie dnia 29-go czerwca b. r. i Zlot Młodzieży Pol. w dniu 1-ym lipca, wiązane są z wielką uroczystością religijno - narodową, to jest z rozpoczęciem Budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni i poświęceniem kamienia węgielnego pod tę budowę. Dnia 1-go lipca przybędzie do Gdyni wielu dygnitarzy świeckich i kościelnych z całej Polski. Podniosłe uroczystości odbędą się na tak zwanem Wzgórzu Bazyliki Morskiej, tuż nad morzem, przy udziale wielotysięcznych rzesz.

WYKAZ

wpłat na FOM. konto P.K.O. 30680, dokonanych przez szkoły za m-c maj.

Koło LMK. przy Gimn. Państw. im. T. Kościuszki — Łowicz — zł 15.—; Koło Krajoznawcze Gimn. Państw — Drohiczyn n/B. — zł. 15.—; Kl. IV i V Gimn. Państw. im. Kraszewskiego — Drohiczyn n/B. — zł.6.60; Szk. Powsz. im. Konopnickiej—Kielce — zł. 4.25; Szk. Powsz. — Łukowica—k/Leska — zł. 0.70; Szk. Powsz. — Lutowiska — zł. 5.90; Szk. Powsz. — Sławkowo k/Leska — zł. 1.—; Personel Państw. 3 kl. Szkoły Handl. — Chełm — zł. 2.50; Szk. Powsz. Nr. 7 — Lublin — zł. 3.—; Szk. Powsz. — Polana k/Lutowisk — zł. 1.90; Szkoła Powsz. — Przybyszów k/Bukowska — zł. 0.70; Szk. Powsz — Paszowa k/Ropienki — zł. 2.10; Szk. Powsz. — Tokarnia k/Bukowca — zł. 0.70; Szk. Powsz. — Rakowa k/Tyrawy Wołosk. — zł. 1.30; 7 kl. Szk. Powsz. — Sanok — zł. 4.70; Chodźko L. (szkoła) — Jaćmierz — zł. 3.50; 3 kl. Szk. Powsz. — Olchowice k/Sanoka — zł 2.10; Szk. Powsz. — Wola Sękowa k/Nowotańca — zł. 1.35; Szk. Powsz. — Moszczaniec i Darów — zł. 1.80; 7 kl. Szk Powsz. żeńska im. św. Kingi — Sanok — zł. 4.70; Szk. Powsz. — Zasław k/Sanoka — zł. 0.70; Szk. Powsz. — Prełuki k/Komańczy — zł. 0.70; Szk. Powsz. — Jurowce — zł.0.70; 2 kl. Szk. Powsz — Bzianka k/Wróblika — zł. 1.40; Dzieci 7 kl. Szk. Powsz. żeńskiej — Łańcut — zł. 26.41; Szk. Powsz. — Płowce k/Sanoka — zł. 0.70; Szk. Powsz. — Milcza k/Wróblika — zł. 0.40; 1 kl. Szk. Powsz. — Lipówka k/Jaślisk — zł. 0.70; Szk. Powsz. — Baligród — zł. 1.90; Szk. Powsz. — Liszna k/Sanoka — zł. 0.70; Szk. Powsz. — Komańcza — zł. 2.20; Szk. Powsz. — Łudzicze k/Zdzięcioła — zł. 0.69; Kl. V-a 7 klas. Szk. Powsz. im. Konopnickiej — Baranowicze — zł. 6.50; Kl. V i VI Szk. Powsz. — Pohost Zachorodzki — zł. 3.—; W. Górski, Seminarjum Naucz. — Prużana — zł. 26.—; Koło LMK. przy Sem. Żeńskiem — Toruń — zł. 15.—; Uczniowie Miejskiej Szkoły Handl.—Bydgoszcz — zł. 8.70; Nauczyc. Szk. Powsz. powiatów Kołomyja i Śniatyń — zł. 135.47; Szk. Powsz.—Nadobna k/Hołynia — zł. 0.62; Kl. IV, VI i VII Szk. Powsz. — Jabłonów n/Kołomyi — zł. 2.50; Żyd. Szk. Powsz. — Brody — zł. 4.30; Szk. Powsz. Nr. 12 — Katowice — zł. 20.—; Gimn. Żeńskie S. S. de Notre Dame — Bielsko — zł. 40.—; Uczniowie Szk. Powsz. IV — Wielkie Hajduki — zł. 9.46; Kl. VIII szk. im. Ks. Konarskiego — Nowy Bytom — zł. 3.26; Koło LMK. przy Gimn. p. wezw. Św. Wojciecha — W-wa — zł. 50.—; Koło LMK. przy Szk. Powsz. Nr. 43 — W-wa — zł. 1.10; Kl. I Gimn. XX Marjanów— W-wa — zł. 13.51; Gimn. Walickiej — W-wa — zł. 20.—; Państw. Sem. Naucz. — Pułtusk — zł. 6.50.

Niezależnie od powyższego pełny wykaz wpłat na FOM. został umieszczony w „Morzu" Nr. 7.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10 telefony: red. 290-18, admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. zakł. graf. „PRASA POLSKA" S. A. Warszawa.